3e Année. ✱ N° 628. Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) 1er Octobre 1910. ✱ Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : LA TRAVERSÉE DES ALPES

LE HÉROS DE LA TRAVERSÉE DES ALPES

Chavez, qui avait accompli le merveilleux exploit de traverser les Alpes, vient de mourir des suites de sa

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE AIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
M CA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 60 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN

En ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT

10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)

Tél. 818-67

Paris - Province - Étranger

APPAREIL de SUSPENSION *"breveté"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.

Téléphone 818-67

Adr. télégrap. DUPONFEUIL-PARIS

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Pâtés de Foies gras Truffés Louis

89, RUE SAINT-HONORÉ — PARIS

Lire "MUSICA"

Paraissant le 1er de chaque mois

Chauffeurs! Cyclistes!
employez tous

LA VULCANO-COLL

la seule dissolution vulcanisatrice instantanée.

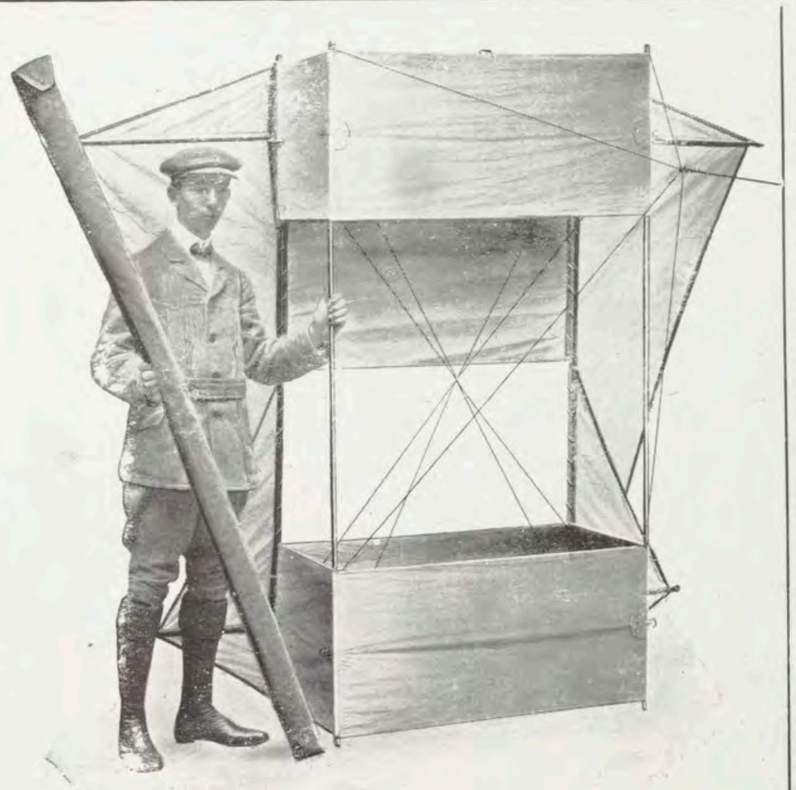
LE VULCANO-PLASTIC

mastic obturant parfait pour les pneumatiques

Faites du

CERF-VOLANT

Le Sport hygiénique à la mode



L'AERO-PHOTO.
Cerf-volant de haute altitude et de grande stabilité pour la photographie, le sport et la météorologie.

Avec les Appareils scientifiques de la Société

Aug. C. GOMES & Cie

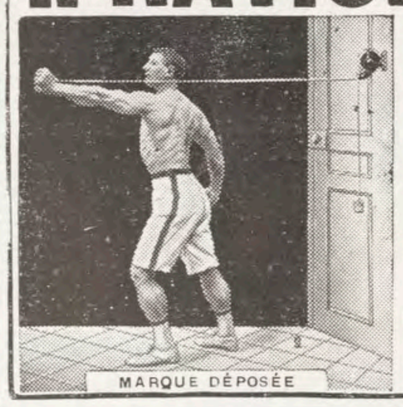
AERONAUTIC & AUTOMOBILE AGENCY

En vente partout.

PARIS 63, Boul Haussmann. Tél. 315.00

Contre 0 fr. 20 timbres-poste, envoi de la Nouvelle Notice Illustrée B 8.

LE RATIONNEL EXERCISEUR



Brevets du Dr P. de CHAMPTASSIN *(En France et à l'Etranger).*

Suppression complète du Caoutchouc et de ses inconvénients.

LE SEUL REGLABLE

Le même Appareil pouvant servir aux Adultes, femmes et enfants.

LE SEUL INCASSABLE ET INUSABLE

Prix de l'appareil complet : 25 francs.

En Vente chez : **Y. LE MONTRÉER, 9, rue Charlot, Paris** (IIIe). Téléph. 1019.87.

Envoi gratis et franco de la brochure explicative de 14 pages de texte et 50 photographies indiquant tous les mouvements à exécuter.

N'EMPLOYEZ QUE LES BALLES DE GOLF

DUNLOP

IL N'Y EN A PAS DE MEILLEURES

PARIS - 14, rue Piccini - PARIS

GRAISSEZ
VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOUÉLINE

LUBRIFIANT SUPÉRIEUR ET ÉCONOMIQUE

DANS UNE AUTO

VINOT DEGUINGAND

ON A TOUJOURS LE SOURI

Le succès de l'année :
le chassis 12 HP, 4 cyl. 6.500 Frs
catalogue franco

Bureaux & Usines 29 Quai National. Putea

CYCLES OBLIN Marque **B. S.**

Voir le Modèle 3 vitesses. Perfection le

BICYCLETTE RECLA

irréprochable (homme et dam

à **120** francs sur *Pneus Michelin*, garanti

49, r d'Amsterdam, Paris. Catal. f

WINSLOW'S Skates

Patin à Roulette
WINSLOW
sans égal comme
ROULEMENT.
RÉSISTANCE.
SÉCURIT
et Apprentissage faci
EN VENTE PARTOUT.
Employé exclusivement d
tous les GRANDS RINI
à PARIS :
Rue Saint-Didier et
à l'Hippodrom
CATALOGUE FRANCO.

THE SAMUEL WINSLOW SKATE M.F.G. C
New-York, London, Paris, Berlin.
64, Avenue de la Grande-Armée, PARIS.
Usines : Worcester Mass. U.S.A.

COGNAC J.& F. MARTELL

Produit naturel *des Vins récoltés et distillés dans la région de* **Cognac** | **MAISON FONDÉE en 1715**

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, October 1 st 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

1er Octobre 1910 — N° 628
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

Photographie de notre envoyé spécial.

L'ÉTUDE DE LA ROUTE AVANT LA TRAVERSÉE DES ALPES

Le plus admirable exploit qui ait été accompli jusqu'ici en aviation a été réussi par Chavez, le 23 septembre. Le téméraire aviateur est parvenu, malgré les difficultés sans nombre, à traverser les Alpes et à vaincre tous les obstacles. Au moment où il avait triomphé, il était victime d'un accident stupide, alors qu'il allait atterrir. Il se brisait les jambes ; on lui croyait la vie sauve, hélas ! il succombait cinq jours après à des complications internes. Notre cliché, pris à Domodossola, montre Chavez en compagnie de Duray et Christiaens et de notre rédacteur en chef, Marcel Viollette, allant explorer la route en automobile.

LES ROUTES DE L'AIR

Grâce aux progrès accomplis chaque jour dans l'aviation, grâce aux merveilleux exploits de nos hommes-oiseaux, il convient maintenant d'entrer dans la période des réalisations pratiques. Les voies aériennes doivent être préparées de façon à éviter aux aviateurs de se perdre dans les nues.

Jusqu'ici, il convient de le rappeler, les aviateurs qui sont parvenus à se diriger dans les airs, ont accompli plutôt des exploits acrobatiques. Seuls, quelques-uns d'entre eux pouvaient se permettre semblables fantaisies. Nombreux sont ceux qui, abandonnant les randonnées en tourniquet des meetings, auraient pu s'élancer de ville à ville s'ils avaient su se servir avec habileté des cartes d'état-major. Nous ne parlerons pas de la boussole. Une grave discussion s'est ouverte à son sujet. Les uns prétendent que l'influence de la magnéto l'empêche de rendre les services qu'on est en droit d'attendre d'elle, les autres assurent que magnéto et boussole vivent en parfaite intelligence, ne cherchant pas un seul instant à se nuire mutuellement. Les partisans de la première opinion semblent jusqu'ici avoir raison. Ce n'est pas ici le lieu de discuter cette scientifique matière, nous nous contenterons, dans le doute, de nous abstenir. Mais du moment qu'il y a divergence de vues, nous devons en conclure qu'il est difficile d'obéir en toute sécurité aux injonctions de la boussole.

Les grandes randonnées aériennes ont prouvé qu'à l'heure actuelle les appareils ne demandaient pas mieux que de se laisser diriger d'un endroit à un autre, quelle que soit la distance, quelles que soient les difficultés à surmonter, mais elles nous ont également montré que les plus fameux virtuoses de l'air avaient dû parfois avouer qu'ils s'étaient trompés. D'où perte de temps, énervement, découragement, facteurs qui suffisent à faire changer une prouesse remarquable en une performance quelconque ou en un échec fâcheux.

Leblanc et Aubrun dans le Circuit de l'Est, Bielovucic dans son voyage Paris-Bordeaux. Weymann dans le raid du Puy-de-Dôme ont souffert de cet état de choses. Et ce dernier aurait vraisemblablement triomphé et remporté la Coupe Michelin s'il avait été aidé par des indications. Les automobilistes ont à leur disposition les bornes kilométriques, les poteaux indicateurs, que peut-on faire pour les aviateurs ? Telle est la question qui préoccupe la Ligue Nationale Aérienne et son actif président, M. René Quinton. Un plan est dressé. Il est certainement, à l'heure actuelle, le plus proche de l'idéal, mais avec le progrès, les idées des personnes perspicaces et les opinions des aviateurs eux-mêmes aidant, nous pourrons peut-être arriver à découvrir la perfection.

La *Vie au Grand Air* a compris ce que cette œuvre avait de grandiose. Elle fait appel à tous pour aider l'œuvre de la Ligue Nationale Aérienne. A l'heure actuelle, le système est adopté, il va fonctionner d'admirable façon à en juger par les adhésions qui ont commencé à affluer. Ce qu'il convient de faire maintenant, c'est de suggérer à la Ligue le moyen d'établir les chiffres qui serviront à désigner les localités de la façon la plus économique et la plus durable, en un mot le procédé grâce auquel ces inscriptions pourront, avec le minimum de frais, obtenir le maximum de durée.

Nous passons d'ailleurs la parole à M. René Quinton, président de la Ligue Nationale Aérienne, qui a pris l'initiative de ce bouleversement des mœurs actuelles.

Interwiew de M. René Quinton. — Vous avez lu déjà, nous a dit l'éminent sportsman, en quoi consiste le système que nous allons mettre en vigueur. Par sa simplicité, il doit donner satisfaction aux plus difficiles. Vous allez en juger. Tout lieu sera désigné par deux nombres. Le premier indiquera la distance nord ou sud du parallèle de Paris, le second désignera la distance est ou ouest du méridien de Paris. De telle sorte que sans l'aide d'aucun instrument, d'aucune carte, dès le premier coup d'œil, l'aviateur saura avec une parfaite exactitude quelle est sa position géographique.

Pour distinguer les distances Nord des distances Sud (Amiens, par exemple, d'Orléans les distances Nord seront soulignées, les distances Sud ne le seront pas. De même pour les distances Est et Ouest. Les distances Est seront toujours soulignées (la distance Est de Nancy, par exemple), les distances Ouest (celle de Rouen, du Havre, de Rennes, etc...) ne le seront jamais.

Ainsi Limoges, Nantes, Rordeaux étant au Sud et à l'Ouest de Paris n'auront aucun de leurs nombres soulignés. Douai, Châlons-sur-Marne étant au Nord et à l'Est auront leurs deux numéros soulignés. Dieppe étant au Nord et à l'Ouest aura son premier nombre souligné, Dijon étant au Sud et à l'Est aura son second nombre souligné.

Voici quelques numéros de villes, tels qu'ils seront bientôt inscrits sur le sol, avec leur soulignement spécial :

NORD-OUEST DE PARIS	
Saint-Germain-en-Laye.....	4-18
Pontoise.....	21-18
NORD-EST DE PARIS	
Lagny.....	2-27
Châlons-sur-Marne	13-148
Douai.....	168-53
SUD-EST DE PARIS	
Bar-le-Duc	6-208
Bar-sur-Seine.....	81-152
SUD-OUEST DE PARIS	
Versailles.....	6-15
Brest.....	31-504

Que signifie un de ces numéros de site, celui de Douai, par exemple ? Il signifie que Douai est situé à 168 kilomètres au nord du parallèle de Paris et à 53 kilomètres à l'est du Méridien.

Celui de Versailles ? Que Versailles est situé à 6 kilomètres au sud du parallèle de Paris et à 15 kilomètres à l'ouest du Méridien.

Aussitôt que j'aperçois un signe, je connais donc instantanément ma position géographique.

— Ces chiffres seront-ils aisément lisibles ? L'aviateur ne pourra-t-il pas se tromper dans leur lecture s'il est à des altitudes trop élevées ? demandai-je à M. René Quinton.

— Je savais, me répondit-il, que vous alliez me faire cette objection. Nous allons faire des expériences de lisibilité des signes du haut de la Tour Eiffel dans quelques jours. A 1.000 mètres d'altitude, l'homme-oiseau distinguera nettement des chiffres de 3 mètres de haut.

En ce qui concerne la dépense, et ceci s'adresse particulièrement aux châtelains, aux personnes possédant des propriétés sur le territoire — nous espérons qu'ils seront très nombreux ceux qui vont envoyer leur adhésion dès maintenant à la Ligue Nationale Aérienne, — elle sera insignifiante. A peine coûtera-t-elle trente francs. Il suffira de dessiner des chiffres sur le sol et de les recouvrir de lait de chaux ou bien, pour que l'inscription soit plus durable, sera-t-il préférable de couler dans le dessin des cailloux trempés dans de la couleur blanche. Je sais bien qu'un lit de ciment serait plus résistant, mais il entraînerait à des dépenses peut-être un peu plus onéreuses. Enfin des personnes dont nous avons déjà reçu les propositions nous ont promis d'établir ces chiffres en pierres. Elles emploieraient des pierres de taille, faisant construire ainsi de véritables monuments romains. Mais ce procédé sera luxueux et nous ne le recommandons qu'à ceux à qui leur fortune le permet. Les agriculteurs, les propriétaires terriens savent qu'ils accompliront en même temps qu'une bonne action un véritable devoir national en nous accordant une petite bande de terre sur laquelle ils inscriront ainsi que je vous l'ai indiqué les nombres qui conviendront.

Nous nous adressons de préférence aux personnes dont les terrains ne sont pas éloignés de plus de 500 mètres du clocher de la localité. Bien entendu, nous accueillons toutes les offres. Plus les souscriptions seront nombreuses, plus elles éviteront aux aviateurs des erreurs de parcours. Mais la proximité du clocher servira encore mieux nos oiseaux. Naturellement il faut choisir un lieu découvert, qui ne se trouve pas dans l'eau l'hiver, que des herbages ou des récoltes ne cachent pas en été, enfin qui ne soit pas obscurci par des rideaux d'arbres. Il serait également préférable que ces indications se trouvassent dans des propriétés privées afin d'éviter les dégradations.

Le tourisme aérien sera difficile, sinon impossible, tant que les routes de l'espace ne seront pas créées. Elles faciliteront le développement intensif du plus merveilleux des sports et nous comptons sur la collaboration de tous les Français pour nous aider dans la tâche que nous serions si fiers et si heureux de mener à bien.

— Croyez-vous qu'il n'y ait jamais d'erreur sur la désignation des localités par rapport au méridien et au parallèle ?

— Aucune. D'ailleurs de façon à ce qu'aucune erreur ne puisse se glisser dans nos inscriptions, de façon à ce que jamais un aviateur soit trompé par une erreur de chiffre, nous avons demandé au Ministère de la Guerre et à celui des Travaux publics d'établir d'accord avec nous les désignations Ouest, Est, Nord et Sud. Il faut que les ingénieurs et agents-voyers vérifient les chiffres pour que nous soyons sûrs de ne pas nous être trompés, ce qui d'ailleurs ne se peut pas avec un semblable système.

— Et les aviateurs pourront-ils se tromper dans leurs calculs lorsqu'ils repèreront leur route, alors qu'ils évolueront dans les airs ?

— C'est impossible. Je vous ai dit que dans notre système de signaux, chaque lieu du territoire, ville, village, usine, château, etc... serait désigné par deux chiffres l'un donnant sa distance nord ou sud de Paris l'autre indiquant sa distance est ou ouest du méridien de Paris. Ces deux chiffres sont très faciles à déterminer. La carte d'Etat-Major au 1/80.000 permet de les calculer rapidement et sans la moindre difficulté, sans la moindre hésitation. Chaque coin d'une grande carte porte en effet, la distance nord ou sud du bord de la carte au 45e parallèle et la distance est ou ouest au méridien de Paris. Ces deux coordonnées, inscrites sur le sol et aussitôt aperçues, renseigneront instantanément les aviateurs non-seulement sur leur position, mais sur cette position par rapport à toutes les autres. Il pourront ainsi se diriger sur toute la France sans carte et à la rigueur sans boussole. Ces chiffres seront inscrits sur le sol dans la direction Ouest-Est. comme un nom de ville est inscrit sur une carte. Ils donneront donc en même temps la direction Nord. Toutes les localités situées au nord ou à l'est de Paris auront leur coordonnée Nord ou leur coordonnée Est soulignées, ainsi que je vous le disais tout à l'heure.

Vous voyez donc que rien n'est plus simple que de se diriger dans ces conditions et que la lecture des chiffres sera aussi facile que celle des bornes kilométriques et des poteaux indicateurs qui jalonnent les routes terrestres.

En ce qui concerne le choix des chiffres de façon à ce qu'il ne puisse y avoir de confusion entre eux, le colonel Bourgeois, sous-directeur du service géographique de l'armée, nous avait suggéré l'idée d'utiliser le type de caractères qui a été employé pour imprimer la table des logarithmes. Mais nous étudions cependant un autre procédé qui peut-être serait encore plus simple.

Telle est l'œuvre de la Ligue Nationale Aérienne. Vous voyez que tout est prêt, que nous avons mûrement réfléchi à tout, que nous n'avons rien laissé au hasard. Il ne nous manque plus que la collaboration du public. Nous l'attendons avec une grande confiance. »

Je crois qu'il est inutile de faire appel à nos lecteurs. Ils s'intéresseront sans nul doute à cette organisation qui doit jouer un rôle capital sur lequel il serait superflu d'insister.

JACQUES MORTANE.

DU TRIOMPHE A LA MORT

Après avoir accompli le fabuleux exploit de la Traversée des Alpes, l'excellent aviateur Chavez a succombé des suites de la chute faite à l'atterrissage à Domodossola.

Chavez prend le départ à Brigue.

Alors que tout le monde croyait que la traversée des Alpes était chose impossible à l'heure actuelle pour un aéroplane, alors que Chavez lui-même désespérait d'accomplir le prodigieux exploit, dans un ultime essai, le recordman du monde de la hauteur réussissait sa tentative le 23 septembre. Il était à 5 mètres du sol, il allait toucher terre à Domodossola avant de reprendre la route triomphale vers Milan, lorsque la fatalité stupide, injuste, voulut qu'il fit une chute en reprenant le sol. Détail technique : monoplan Blériot.

C'est fini. La nature vaincue s'est vengée et quelle terrible revanche ! Ce problème que d'audacieux organisateurs avaient posé, un homme l'avait résolu. Il n'avait pas satisfait à toutes les conditions, mais il en avait tout au moins rempli les plus difficiles et les plus périlleuses. Le reste n'était plus qu'un jeu d'enfant. La Traversée des Alpes était virtuellement accomplie. Au-dessus des cimes abruptes, le long des gorges sans fond, Chavez avait porté ses ailes triomphantes. Il avait viré à la hauteur des neiges éternelles. Il avait contemplé de près les glaciers inaccessibles, le bruit de son moteur avait troublé leur solitude et ses yeux violé leur virginité. Et c'est en descendant de ces hauteurs, une fois dans la plaine, alors qu'il n'avait plus qu'à marcher droit devant lui, vers le Dôme dont les flèches de dentelles lui servaient de signaux, qu'il est venu dans une chute imprévue, stupide, s'écraser sur le sol. Après un moment d'angoisse, on le crut sauvé. Il avait une double fracture d'une jambe, une fracture compliquée de l'autre, mais les médecins ne constataient pas de lésions internes et il semblait que la guérison ne fut qu'une affaire de temps. Le troisième jour, la fièvre survint. Quand je voulus le voir, le lundi, en passant à Domodossola, j'appris que la fièvre avait augmenté et que les médecins interdisaient toute visite au malade. Dans la journée l'état empira, et dans la matinée du mardi tout espoir était perdu. Le malheureux garçon se rendait compte de son état. Il a lutté contre le mal avec l'énergie de la jeunesse, après avoir passé un jour dans les terrifiantes angoisses de l'homme qui veut vivre et qui se sent mourir. « C'est bon, la vie ! » disait-il à son ami Duray quelque temps après sa chute, quand il fut revenu à lui. Et comme le prêtre qui l'assistait, lui administrait les derniers sacrements, il murmurait d'une voix faible : « Je ne veux pas mourir ! »

Mais, hélas ! toute lutte était inutile et à 2 h. 30, mardi, Chavez rendait le dernier soupir.

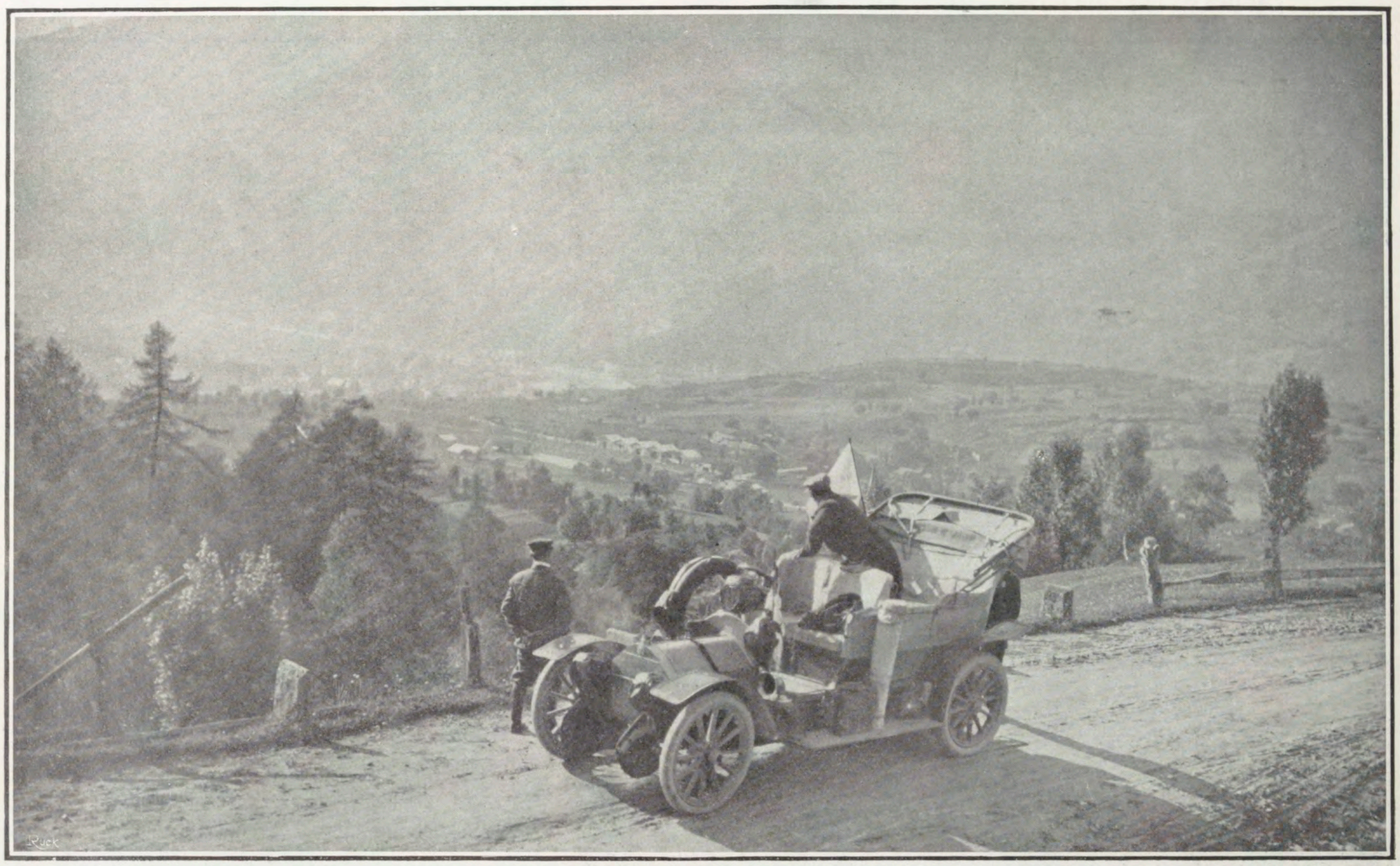
Agé de 23 ans, Chavez était un de nos meilleurs pilotes. C'était un spécialiste de la hauteur. Déjà à Nice, sur son biplan, il avait disputé la palme à Latham et s'était distingué dans les croisières. A Reims, il débutait sur le monoplan et, dès le premier jour, montait à 900 mètres. Depuis, il s'était approprié le 8 septembre, à Issy-les-Moulineaux, avec 2.652 mètres, le record de la hauteur qu'il comptait bien porter à 3.000 à Milan. Il était le favori tout indiqué de la Traversée des Alpes, mais il semble qu'il y prit part sans conviction et comme animé de sombres pressentiments. Ce n'est pour ainsi dire qu'en cédant aux instances qu'il prit le départ. Mais son envolée fut tout de suite si sûre, si impressionnante, que c'est pleins de confiance que nous le vîmes disparaître derrière les noirs sapins qui couronnaient la plus haute cime.

Pauvre Chavez, nous ne devions plus le revoir !

MARCEL VIOLLETTE.

Photographies de nos envoyés spéciaux.

EN SUIVANT CHAVEZ



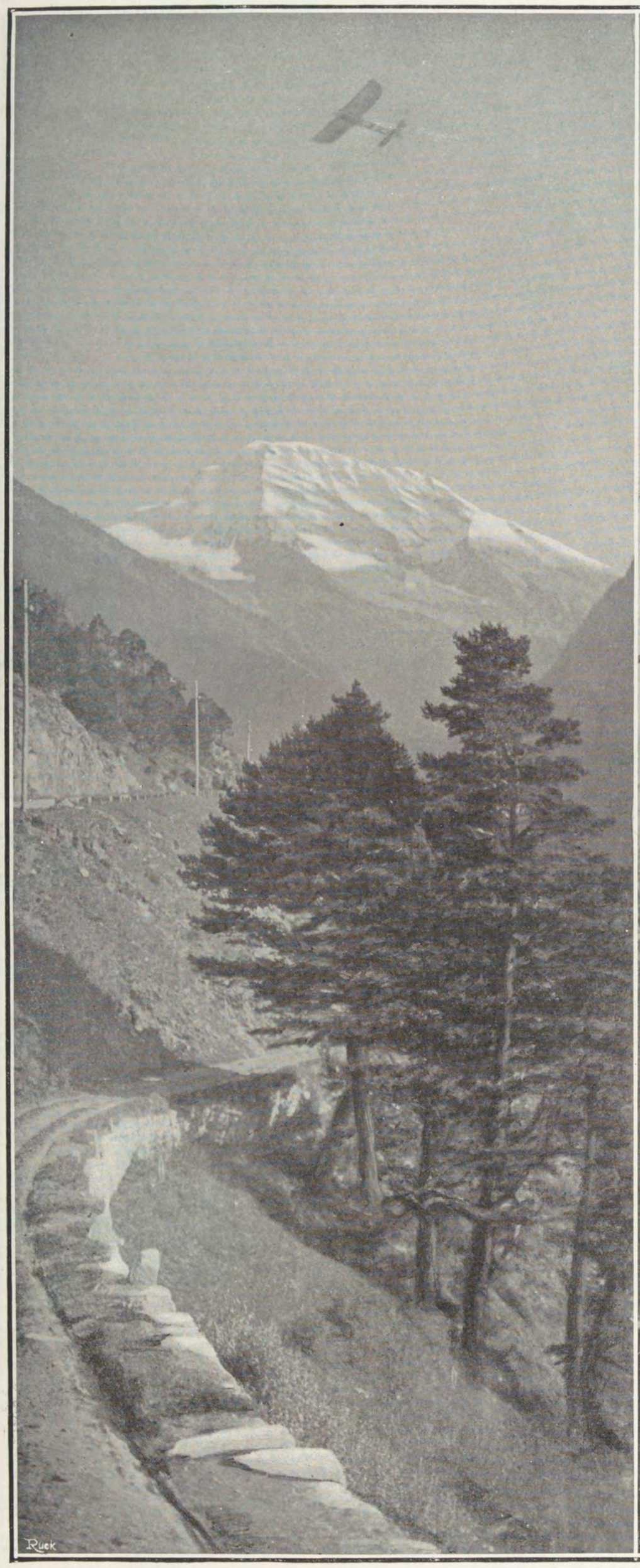
Chavez au-dessus de Brigue.

Après avoir vérifié ses commandes, ajusté ses lunettes, après s'être coiffé d'un casque protecteur et s'être ganté de gants de papier, au milieu d'un silence poignant, Chavez s'éleva. Il monta au-dessus de Brigerberg s'éloignant vers le but tant désiré.

Au contrôle de Domodossola.

Le pauvre Chavez passe au-dessus du contrôle installé au Calvaire de Domodossola. Il n'a plus que cinq kilomètres à faire pour atterrir et se reposer avant de repartir vers Milan, mais hélas ! c'est sur une chute qu'il terminera le plus bel exploit accompli jusqu'ici en aviation.
(*Détails techniques :* monoplan Blériot, magnéto Bosch, tissus Téléphone.)

CHAVEZ TRIOMPHE DES ALPES



En face du Kaltwasser.

Ceux qui connaissent le chaos monstrueux des Alpes et leurs effroyables abîmes ne pouvaient croire que les ailes de l'homme fussent déjà assez puissantes pour dominer leurs cîmes.

Au col du Simplon.

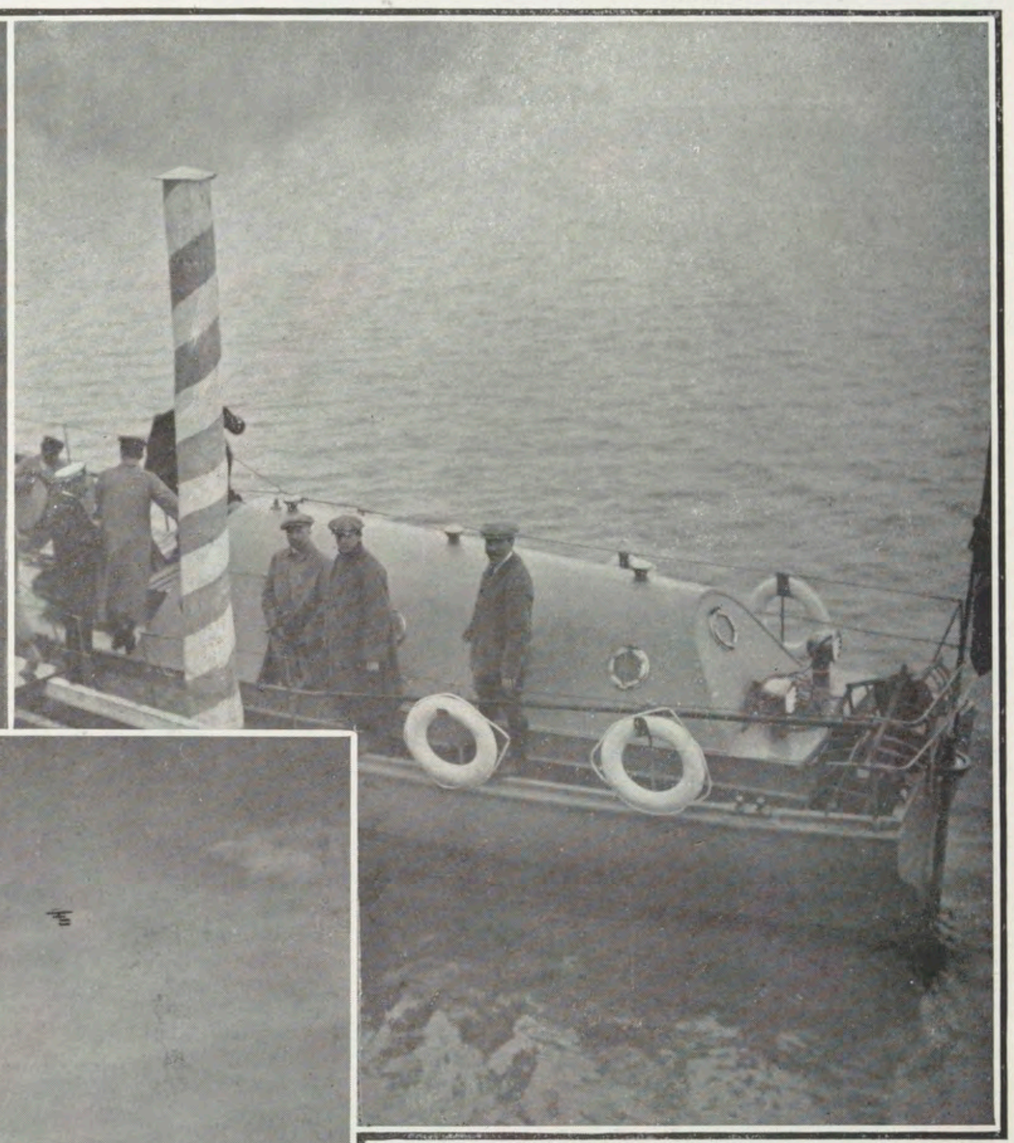
Notre rédacteur en chef agite le drapeau de la Vie au Grand Air *pour indiquer la route à Chavez qui franchit le Simplon à 1 h. 48.* (*Détails techniques :* monoplan Blériot, magnéto Bosch.)

Photographies de nos envoyés spéciaux.

LES A-COTÉS DE LA TRAVERSÉE

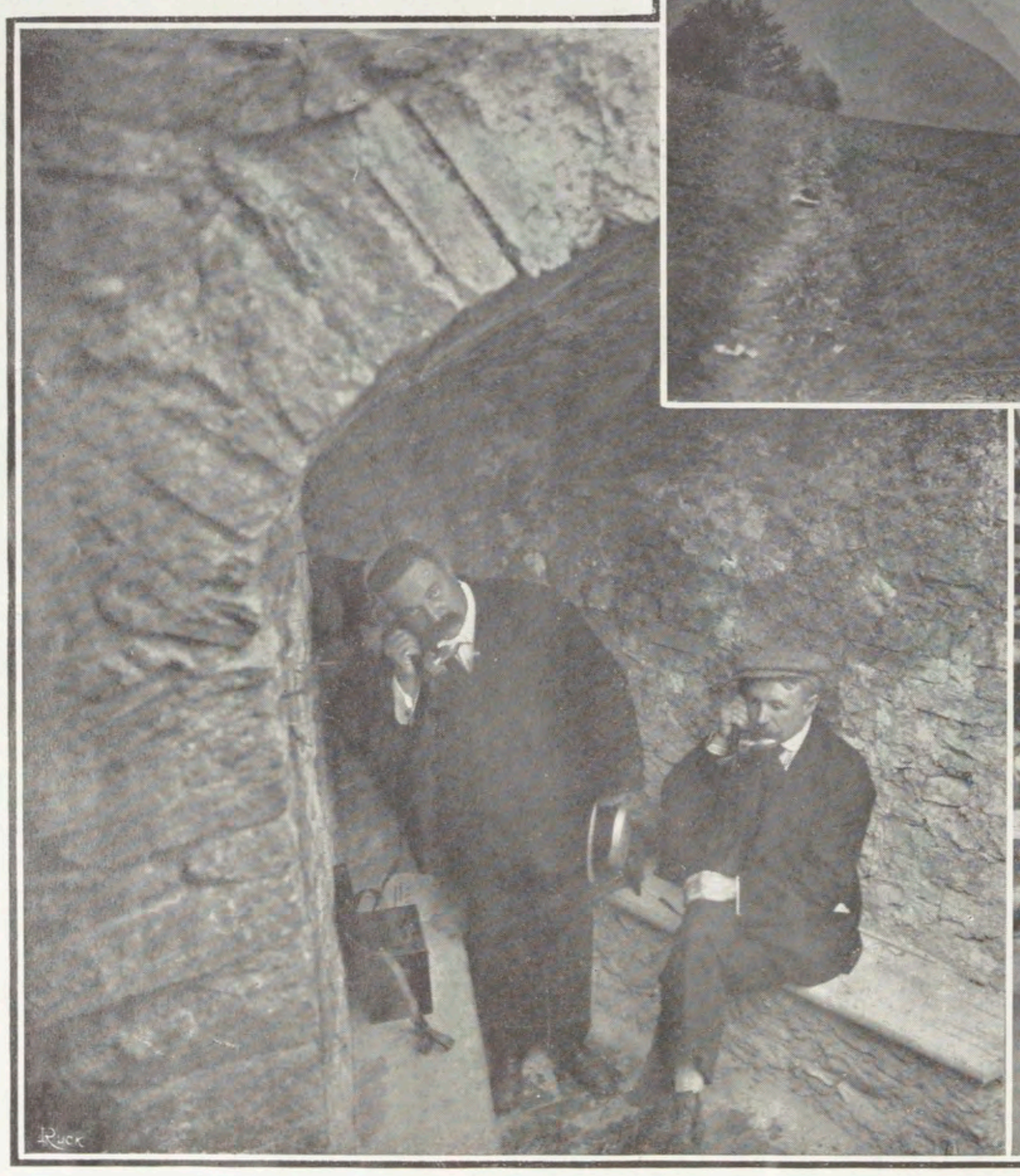
La télégraphie optique.

Le colonel Raffa communique par la télégraphie optique avec le poste du Mont Monscera.



Sur le lac Majeur.

Chavez, Duray et Christiaens s'embarquent sur le lac Majeur pour aller visiter Stresa.



Duray téléphone

Du calvaire de Domodossola, Duray téléphone à Brigue pour avoir des nouvelles de la traversée.

Une tentative de Weymann.

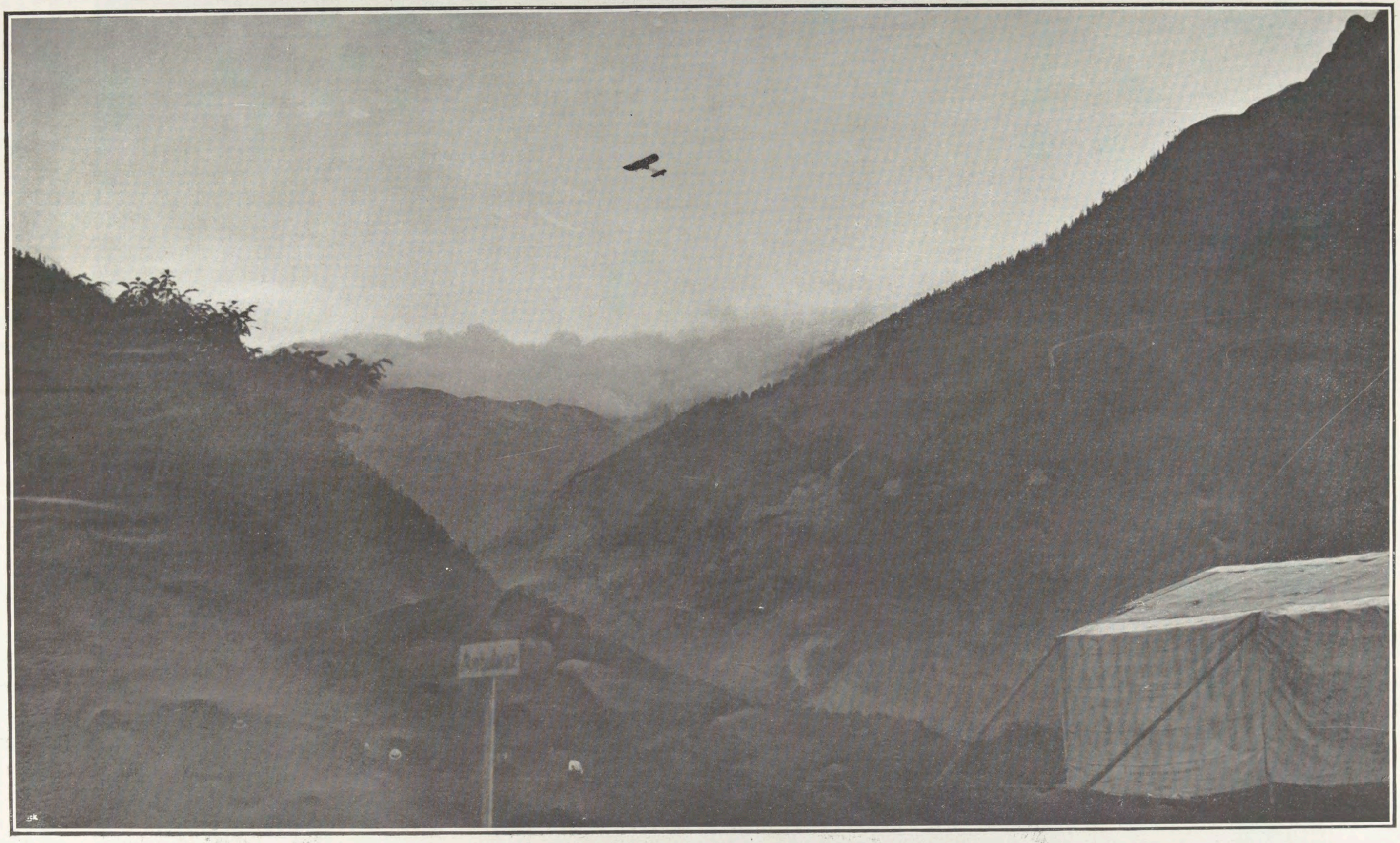
L'aviateur Weymann n'a pas été très heureux. Malgré de brillants essais, il n'a pu rééditer l'exploit de son camarade Chavez.

Observations aériennes.

A l'aide de ballon sonde, le professeur Gamba étudiait l'état des couches aériennes pour renseigner les concurrents.

La Vie au Grand Air

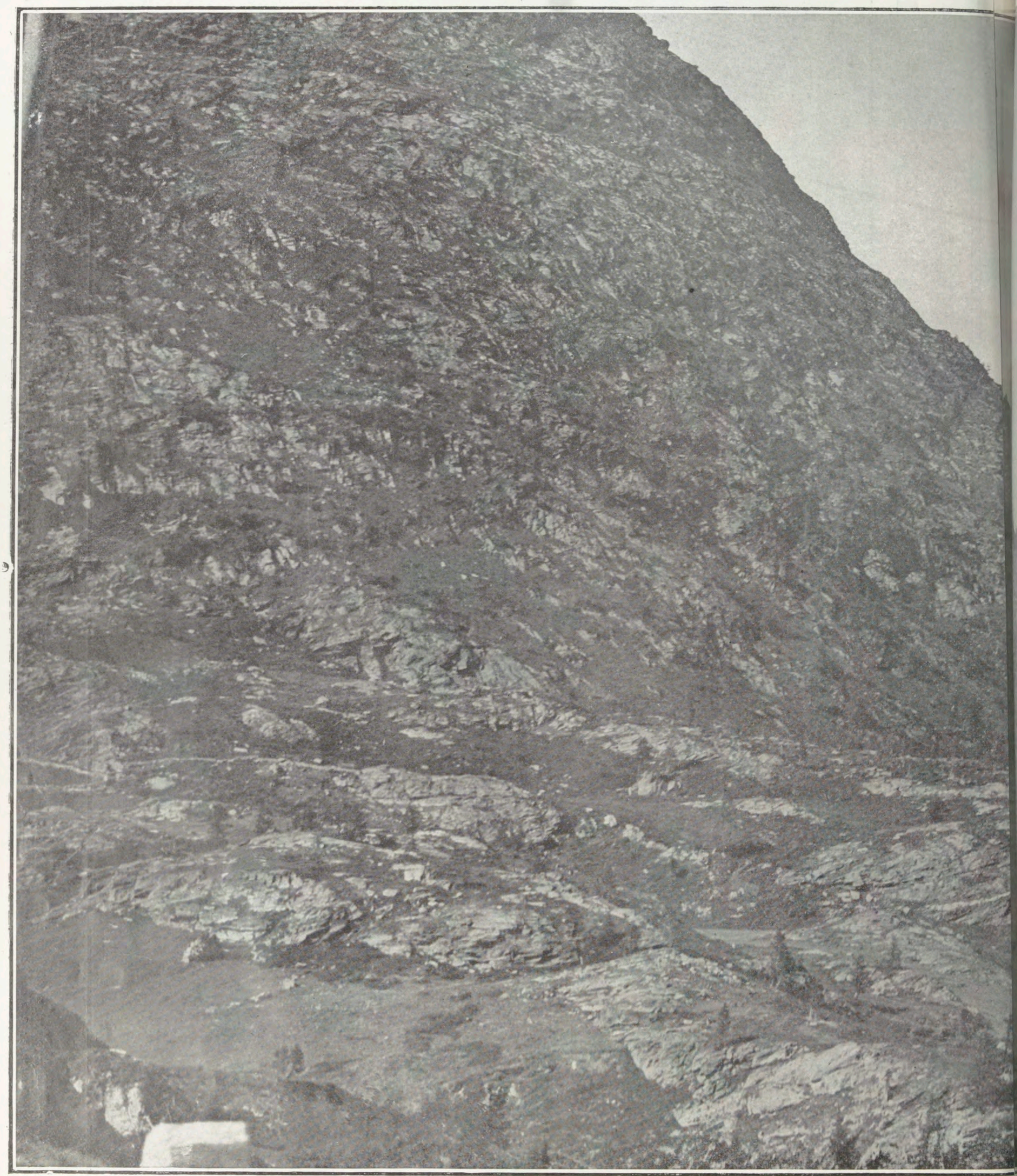
A TRAVERS LES CIMES ET LES PRÉCIPICES



LA VISION DE DANTE APPARAIT A CHAVEZ

On ne peut se faire une idée du courage et de la vaillance qui ont permis à un homme de mener à bien une tâche aussi fantastique. Alors qu'il allait prendre le départ, Chavez aperçoit un prêtre et, avec un sourire, il dit à son entourage : « J'ai l'abbé, parfait, mais ce qu'il me faudrait maintenant, c'est un croque-mort. » Il partait avec la conviction qu'il n'en reviendrait pas. Et après avoir fourni l'effort le plus extraordinaire que l'on puisse concevoir, il trouva la mort stupidement à 5 mètres du sol.

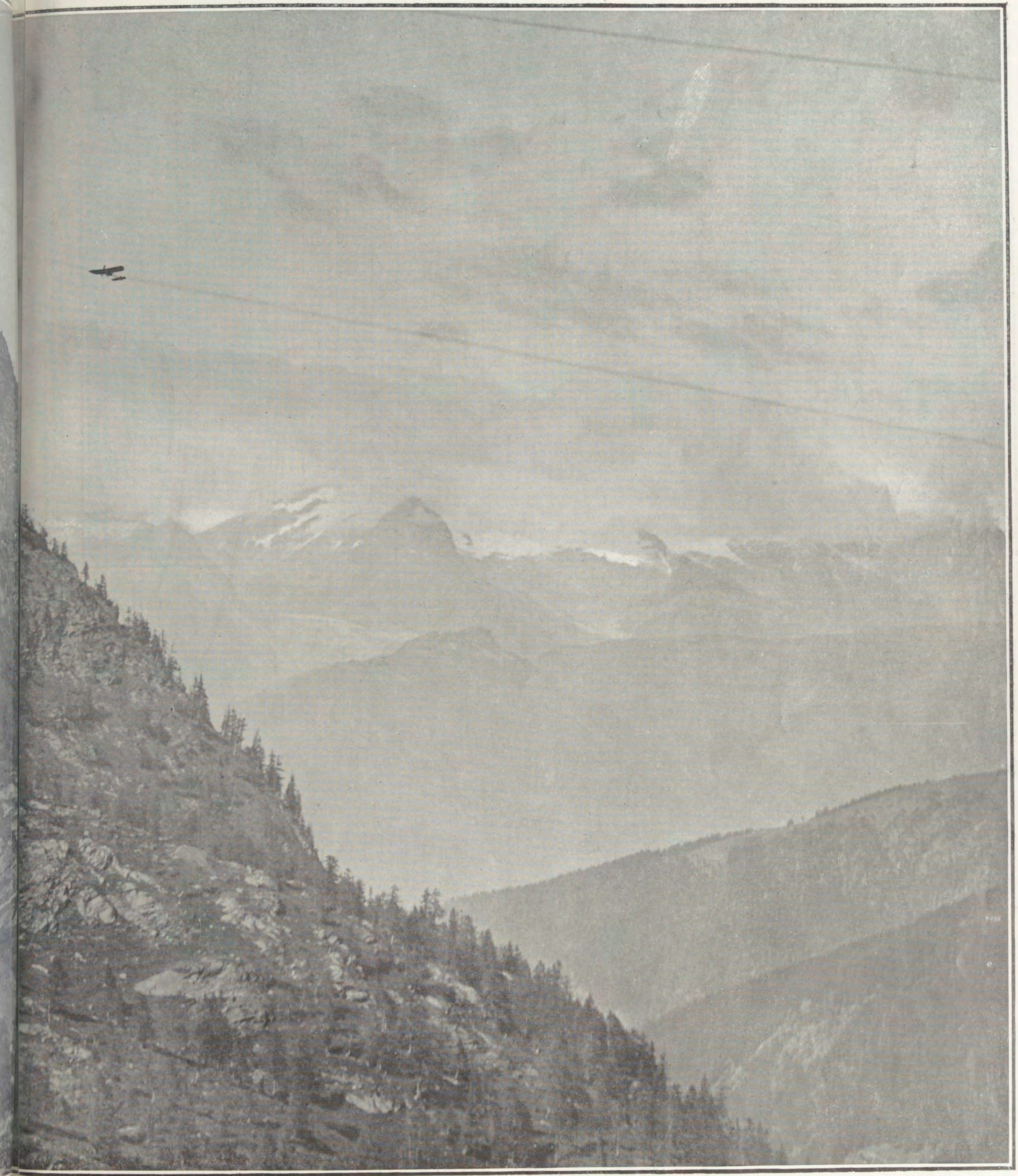
LES AILES DE L'HOMME



CHAVEZ MONTE V

Parti à 1 h. 29 m. 4 s. de Brigue, Chavez traversait le Simplon à 1 h. 48 et arrivait à Domodossola à 2 h. 14. L'aéroplane volait d'abord au-dessus des gor de la Saltine. Il passait à droite et au-dessus du Kulm à une altitude d'environ 150 à 200 mètres. De violents remous secouaient l'appareil, véritable jo projeté au milieu de ces périls mortels. L'hospice de Simplon-Kulm dépassé, Chavez se dirigeait vers les gorges de Gondo. A 2.500 mètres de haut, il franchiss les derniers pics et s'inclinait sur la droite pour prendre la direction de Domodossola. Il était à 1.500 mètres d'altitude lorsqu'il arriva en vue

NT DOMINÉ LES ALPES



SIMPLON-KULM

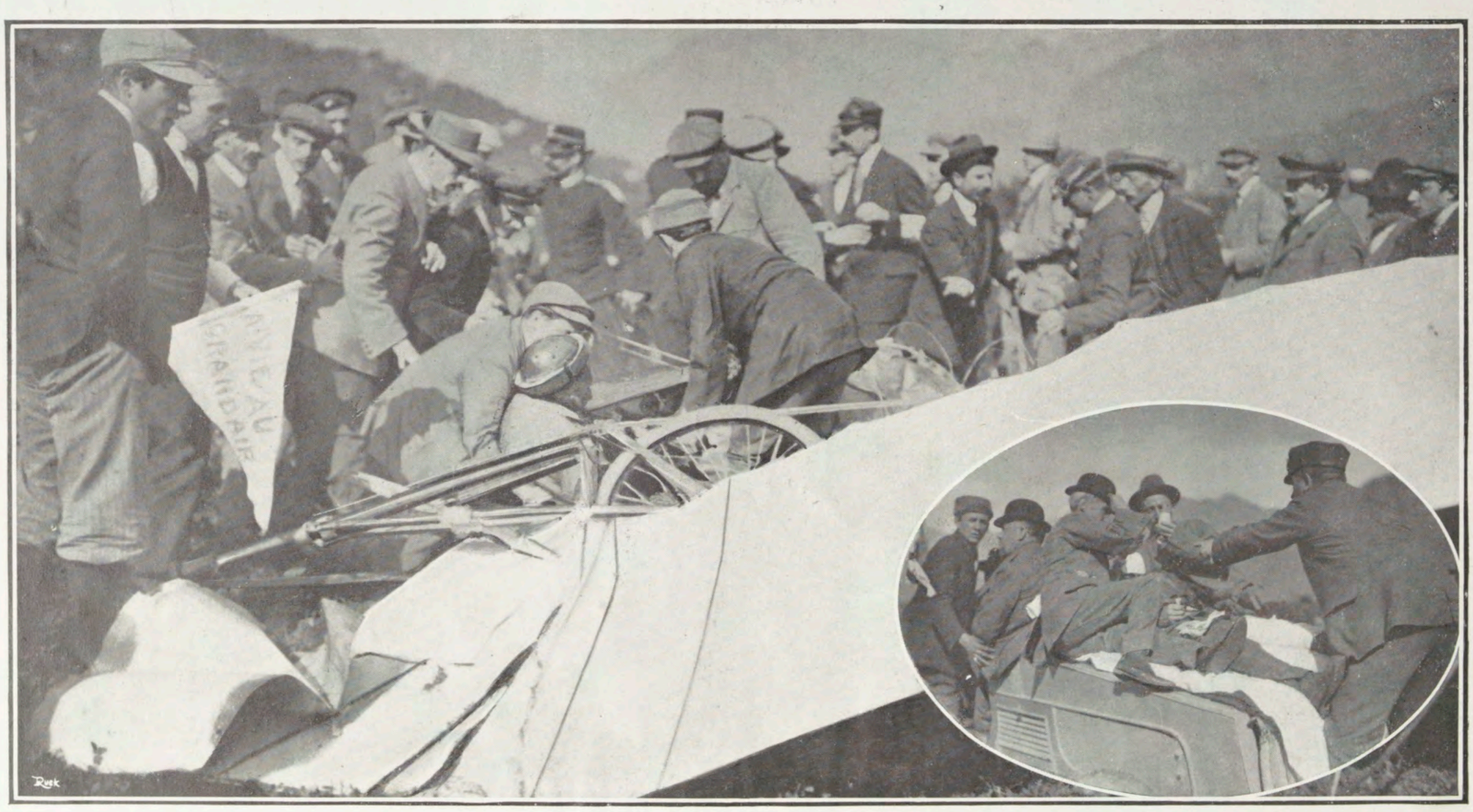
d'atterrissage. Son dévoué manager, le fameux Duray, muni d'un drapeau de la Vie au Grand Air, *lui fit des signes pour lui montrer l'endroit devait s'arrêter. L'aviateur fit aussitôt une descente en vol plané, avec une vitesse d'autant plus grande qu'il avait le vent arrière. Il volait alors kilomètres à l'heure. Par deux fois, il ralentissait sa descente par de petits bonds. A 5 mètres du sol, alors que Chavez allait reprendre contact avec la dans un bruit affreux, le monoplan tombait sur le sol, ensevelissant le malheureux triomphateur. Après cinq jours de souffrance, il expirait le 25 septembre.*

Photographies de nos envoyés spéciaux.

LA RANÇON DU PROGRÈS

L'arrivée à Domodossola.

Tandis que le train le plus rapide met 1 h. 7 pour se rendre de Brigue à Domodossola par le tunnel du Simplon, Chavez, le 23 septembre, a mis 43 m. pour accomplir le même parcours par-dessus les Alpes.



L'accident de Chavez.

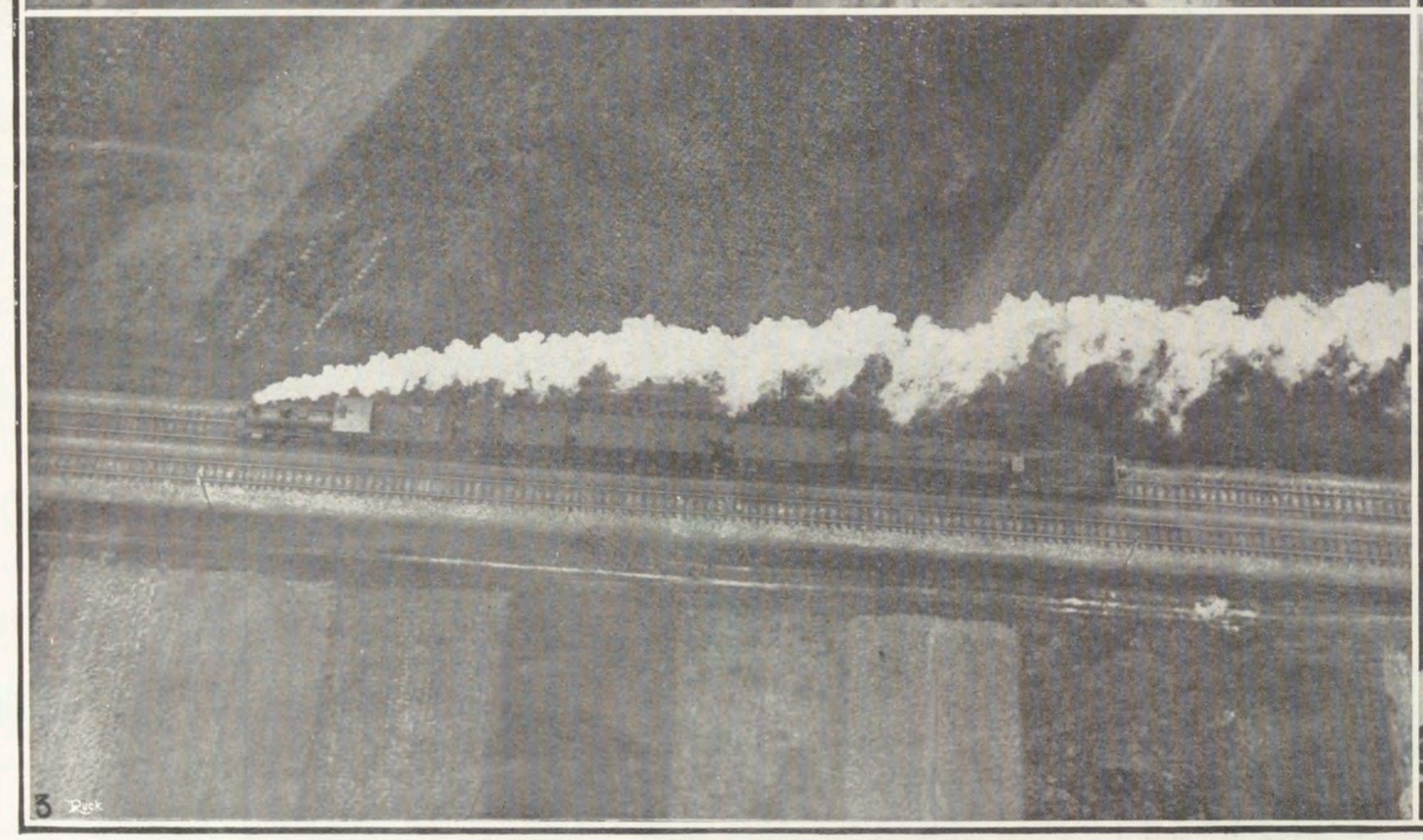
Chavez était engagé sous le fuselage. Il crachait le sang. On le croyait mort. Il n'était qu'étourdi. Son casque, bosselé en plusieurs endroits, lui évita une fracture de la base du crâne. Il avait les deux jambes fracturées, son cœur s'était déplacé. Il mourut à Domodossola cinq jours après, alors qu'on le croyait sauvé. A droite, Chavez est transporté à l'hôpital en automobile.

La Vie au Grand Air

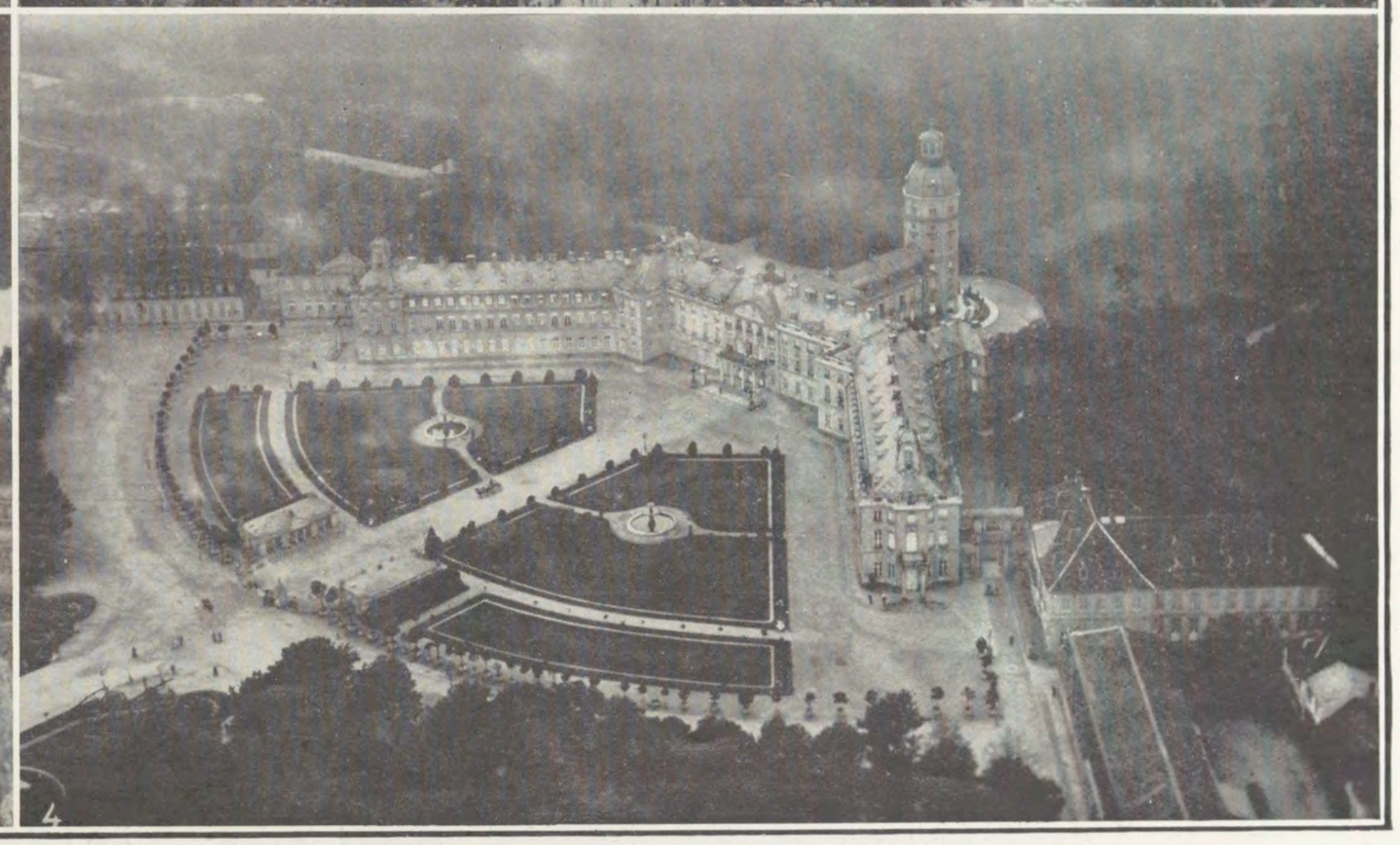
A BORD DU *ZEPPELIN VI*

1

2



3 Rask

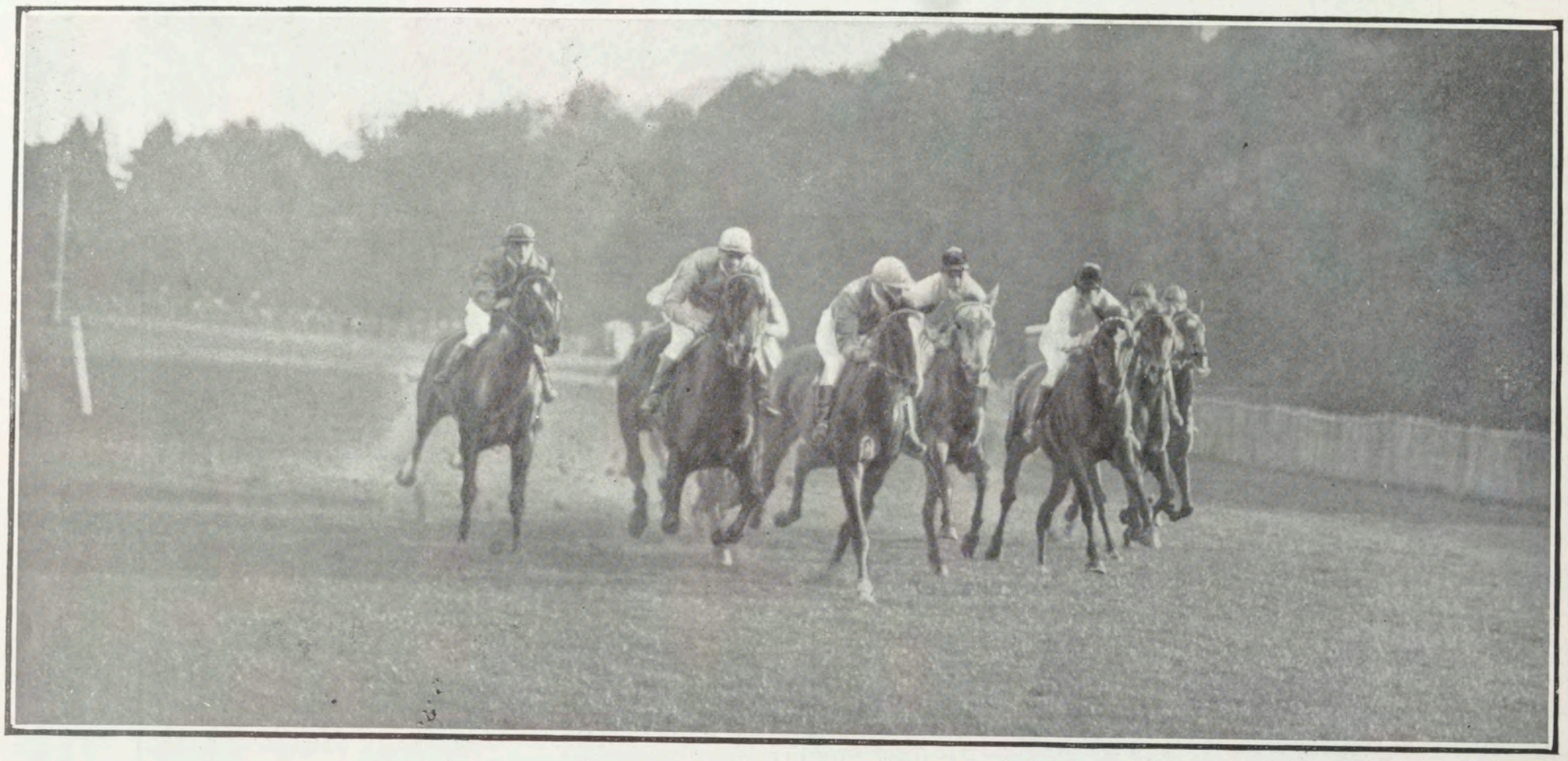


4

CURIEUX DOCUMENTS PRIS DE LA NACELLE DU *ZEPPELIN VI*

Un photographe prit ces curieux clichés lors de l'un des derniers voyages du Zeppelin VI *qui faisait depuis trois semaines le transport des voyageurs de Baden-Baden à Strasbourg et retour. Cet aéronat a été détruit, le 14 septembre, le feu s'étant mis à un réservoir de benzine. Nos photographies représentent : 1. Place Neckar, à Manheim. 2. La rue de l'Empereur à Karlsruhe. 3. Un train express faisant un match avec le dirigeable. 4. Le château du résident de Bade à Karlsruhe.*

LES COURSES DE LONGCHAMP



Kom Ombo Alcantara II Nectarine La Cotinais Ombrelle La Bohême II

Le Prix de la Salamandre (1.400 mètres, 15.000 francs). — Le dernier tournant.

Nectarine et Alcantara II ont fait le train jusqu'à l'entrée de la ligne droite. Au pavillon, La Bohême II venue très fort attaquait les leaders. Une bousculade se produisait et Nectarine pouvait conserver une tête sur La Bohême II.

Nous avons eu dimanche à Longchamp un programme aussi intéressant que varié. Les deux ans, les stayers et les clients attitrés des épreuves classiques, y ont eu chacun leur part.

Pour ces derniers, c'était le Prix du Prince d'Orange. On y voit généralement des chevaux de classe, et des candidats au Prix du Conseil Municipal. Biniou l'an dernier y battait le gagnant du Derby, Negofol; ce fut son dernier succès Ce même Biniou l'avait déjà gagné l'année précédente avant de remporter le Prix Municipal. Cette année encore c'est un des compétiteurs les plus en vue du Grand Prix d'Automne qui s'y est aligné avec Ronde de Nuit; Moulins la Marche était de la partie avec Coquille et Eastman, mais ces derniers n'étaient que des comparses et le vétéran, aujourd'hui bien lunatique, s'est mal conduit. Il n'a jamais été dans la course. La défaite irrémédiable dès la descente est trop radicale pour qu'on puisse l'attribuer aux quelques livres qu'il avait à rendre à Ronde de Nuit. A Chantilly, quinze jours auparavant il avait très certainement battu de cet écart la pouliche de M. de Brémond. La course n'a donc été, en réalité, qu'un match entre la fille de William The Third et Gros Papa. On était curieux de voir comment ce dernier allait se comporter sur la piste de Longchamp. Il n'y avait fait jusqu'ici qu'une seule apparition; précisément à cette même réunion l'an dernier, dans le prix de la Salamandre, et cette tentative avait été malheureuse. La nouvelle expérience qu'il a faite dimanche lui a mieux réussi. Non pas qu'il ait pleinement réalisé les espérances de ses plus chauds partisans : car on le disait mieux qu'il n'était à Deauville et normalement il devait avoir depuis lors réalisé plus de progrès que son amie Ronde de Nuit, qu'il battait d'une tête à huit livres il y a un mois. En réalité la forme du Grand Prix de Deauville s'est répétée avec la plus rigoureuse exactitude. Ronde de Nuit, remarquablement montée par Mi.ton Henry qui a usé avec elle

Chamœrops Utile Dulci Aloès III Lollipop Coq de Roche Melbourne

Le Prix de Satory (4.000 mètres, 20.000 francs). — Dans la ligne droite.

A l'entrée de la ligne droite, il ne restait en course que Melbourne, Aloès III et Utile Dulci. Une bonne lutte s'engageait entre eux devant Chamœrops et, à cent mètres du poteau, celui-ci réglait facilement ses adversaires.

Gros Papa Coquille Ronde de Nuit Moulins la Marche Eastman

Le Prix du Prince d'Orange (2.400 mètres, 20.000 francs). — Le dernier tournant.

Gros Papa a fait tout le train, tandis que Ronde de Nuit se tenait à plusieurs longueurs derrière Coquille. Au dernier tournant, Ronde de Nuit faisait son effort.

Ronde de Nuit Gros Papa

Le dead-heat du Prix du Prince d'Orange.

Ronde de Nuit parvenait à rejoindre Gros Papa sur le poteau qu'ils passaient dans la même foulée.

Latour Arago Serpentine V

Le Prix de Madrid (2.000 mètres, 10.000 francs). — Le dernier tournant.

A la porte de Boulogne, Serpentine V était bien détachée et restait ainsi jusqu'à l'entrée de la ligne droite où Percy et Clionette l'attaquaient. Percy gagnait devant Clionette.

de tous les ménagements nécessaires, et a utilisé avec un parfait à-propos sa pointe de vitesse, a réussi cette fois à finir exactement sur la même ligne que son cadet, à neuf livres. Si Gros Papa ne sort pas grandi de cette dernière épreuve, du moins conserve-t-il entière, pour le Prix du Conseil Municipal, la chance très sérieuse qu'on lui reconnnaissait.

Bien des choses ont concouru au succès de Chamœrops dans le Prix de Satory. Les 4.000 mètres de l'épreuve étaient bien dans sa corde, mieux que les 4.800 du Prix de Jouvence. Il a été monté d'autre part avec plus de patience qu'à Chantilly, et cette patience l'a d'autant mieux servi qu'il a eu affaire à l'arrivée à des concurrents éprouvés par une lutte prolongée.

STUART.

UNE NOUVELLE AVIATRICE

La deuxième aviatrice brevetée.

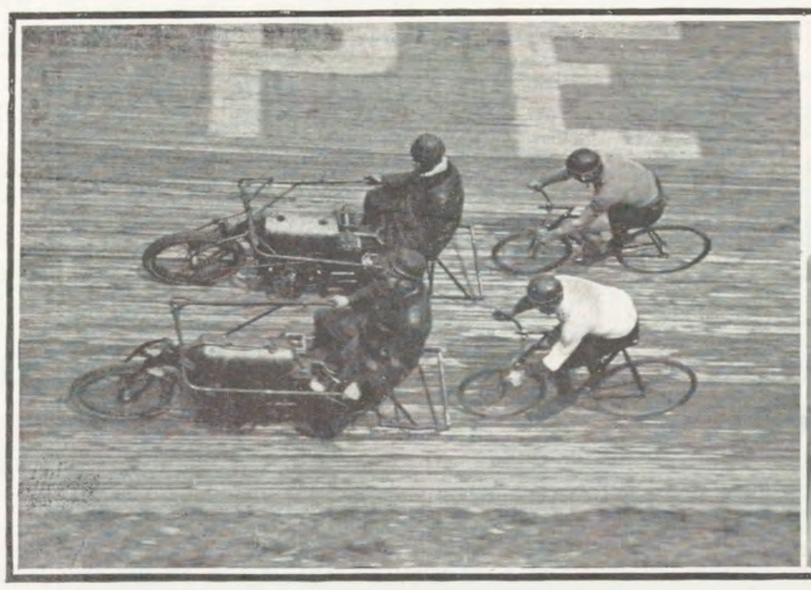
Mme Niel, qui vient de passer les trois épreuves du brevet de pilote sur son monoplan Koechlin.

La courageuse aviatrice, la deuxième brevetée, et la première sur monoplan a commencé son entraînement au début du mois de mai. Avant et depuis l'obtention de son brevet elle a fait plusieurs envolées d'un quart d'heure et d'une demi-heure, ayant appris à piloter son appareil montant toujours seule.

A Châlons, Mme Niel qui vient de se signaler au meeting de Dijon, nous donna une preuve de son extraordinaire sang-froid.

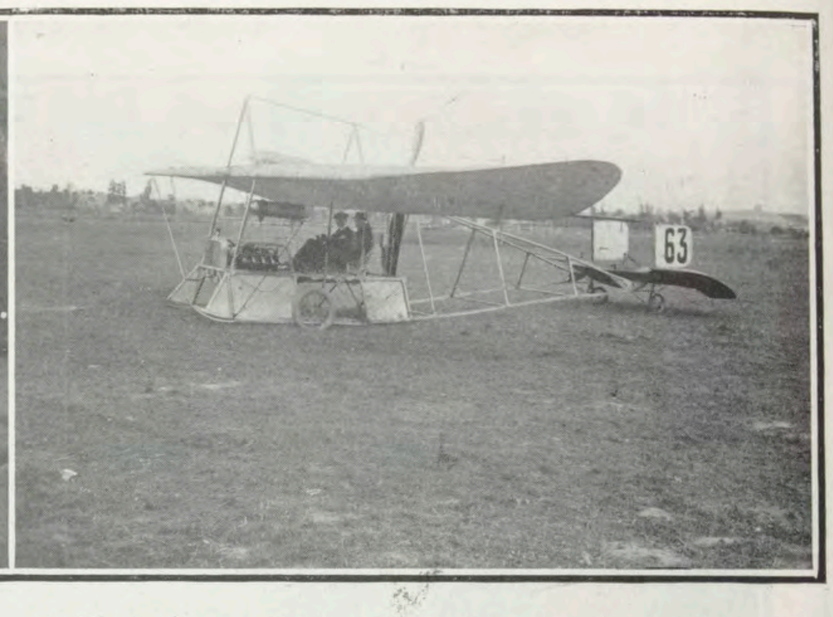
Marchant à plus de 80 kilomètres à l'heure et rabattu par un coup de vent contre la ligne télégraphique, l'appareil brisa les fils et unpoteau, le monoplan perdit l'équilibre et eut pu capoter avant d'arriver au sol, si la courageuse pilote ne l'avait redressé et amené horizontalement à terre. Une hélice brisée et un train d'atterrissage faussé furent les seuls dégâts d'un accident qui aurait pu avoir les plus graves conséquences.

LE CARNET DU SPORTSMAN



Darragon passe Parent à Buffalo pendant la course des 100 kilomètres, dont il sortit vainqueur en 1 h. 26 m. 12 s. 1/5.

L'aviateur Leonino Da Zara, recordman italien de hauteur et distance.

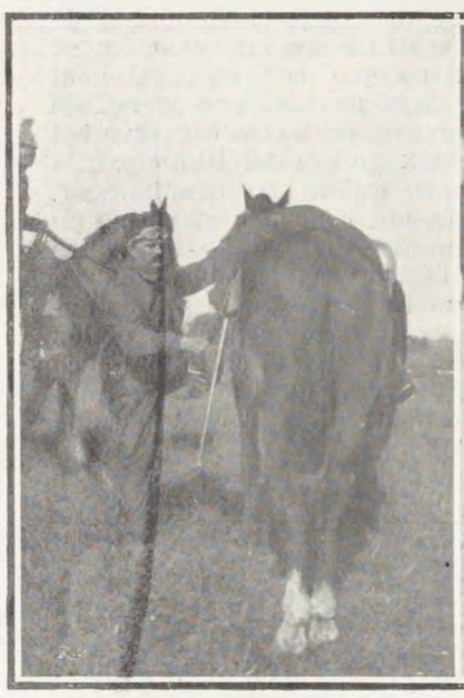


De Pischof, le grand triomphateur du meeting du mont Saint-Michel, va s'enlever avec M. René Cordier comme passager.

Le départ à Boulogne de la course cycliste Paris-Tours gagnée par Faber en 7 h. 43 m. 28 s., à une roue devant Trousselier et Engel, troisième à 3/4 de longueur.

Notre regretté confrère Edmond Poillot, qui vient de se tuer à Chartres dans un accident d'aéroplane.

Le départ, dans le bassin de Courbevoie, du championnat d'aviron à quatre rameurs, gagné par le Cercle nautique de France. (Photo Vulga.)



Le lieutenant Bellanger, après sa belle reconnaissance en aéroplane, regagne le camp à cheval.

Louis Bouchard gagne en 1 h. 5 m. l'épreuve pédestre du tour de Marne (19 kilomètres). Derrière lui se classent Labry et Millot.

L'empereur François-Joseph félicite l'aviateur autrichien Warschalowski au meeting d'aviation de Wiener-Neustadt.

Léon Parisot, qui a gagné le championnat de France des 50 kilomètres indépendants, à Toulouse.

Résultats sportifs du 20 au 25 Septembre.

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 23 SEPTEMBRE. — Brigue. — Chavez traverse les Alpes en aéroplane, volant de Brigue à Domodossola.

DIMANCHE 25 SEPTEMBRE. — Saint-Quentin. — L'aviateur Loridan, accompagné de son passager Fay, parti d'Issy-les-Moulineaux à 6 h. 9 pour tenter le raid Paris-Bruxelles-Paris, tombe dans un arbre à Saint-Quentin.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 25 SEPTEMBRE. — Aviron. — Courbevoie. — *Championnat de la Seine* (un rameur) : 1. De La Plane (Cercle Nautique de France); 2. Barrelet (Société Nautique d'Enghien). — *Prix des Vétérans* (un rameur) : 1. Frantz (Cercle Nautique de France). — *Critérium à deux rameurs de couple :* 1. De La Plane et Frantz (Cercle Nautique de France).

DIMANCHE 25 SEPTEMBRE. — Course à pied. — Joinville. — Le tour de Marne pédestre, 19 kilomètres, revient à Bouchard, en 1 h. 5 m., devant Labry et Millot.

CYCLISME

DIMANCHE 25 SEPTEMBRE. — Tours. — La course Paris-Tours revient à François Faber, qui couvre les 249 kilomètres du parcours en 7 h. 43 m. 28 s.; 2. Trousselier, à une roue; 3. Engel, à 3/4 de longueur.

DIMANCHE 25 SEPTEMBRE. — Buffalo. — Course de 100 kilomètres (derrière grosses motocyclettes) : 1. Darragon, en 1 h. 26 m. 12 s. 1/5; 2. Parent, à 11 tours; 3. Vanderstuyft, à 13 tours.

DIMANCHE 25 SEPTEMBRE. — Cologne. — *Grand Prix de Cologne* (100 kilomètres derrière grosses motocyclettes) : 1. Theile, en 1 h. 15 m. 53 s.; 2. Guignard, à 70 mètres.

HIPPISME

MERCREDI 21 SEPTEMBRE. — Le Tremblay. — *Prix Le Sancy* (2 600 mètres, 20.000 francs) : 1. Carlopolis, au baron Fov (Ch. Childs); 2. Brou; 3. Sablonnet. — P. M. : gag., 29 fr. 50; pl., 18 fr. 50, 14 fr. 50.

JEUDI 22 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *19e Prix biennal de Maisons-Laffitte 1910-1911* (1.200 mètres, 20.000 francs) : 1. Manfred, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neill); 2. Badajoz.

DIMANCHE 25 SEPTEMBRE. — Lonchamp. — *Prix de Satory* (4.000 mètres, 20 000 francs) : 1. Chamœrops, au marquis de Ganay (O'Neill); 2. Aloès III; 3. Utile Dulci. — P. M. : gag., 51 fr. 50; pl., 19 fr. 50, 20 francs, 38 francs. — *Prix de La Salamandre* (1.400 mètres, 15.000 francs : 1. Nectarine, à M. Muller (Milton Henry); 2. La Bohême II; 3. Alcantara II. — P. M. : gag., 159 fr.; pl., 40 fr. 50, 21 fr. 50, 24 francs.

Sommaire de *Fermes et Châteaux* du 1er Octobre.

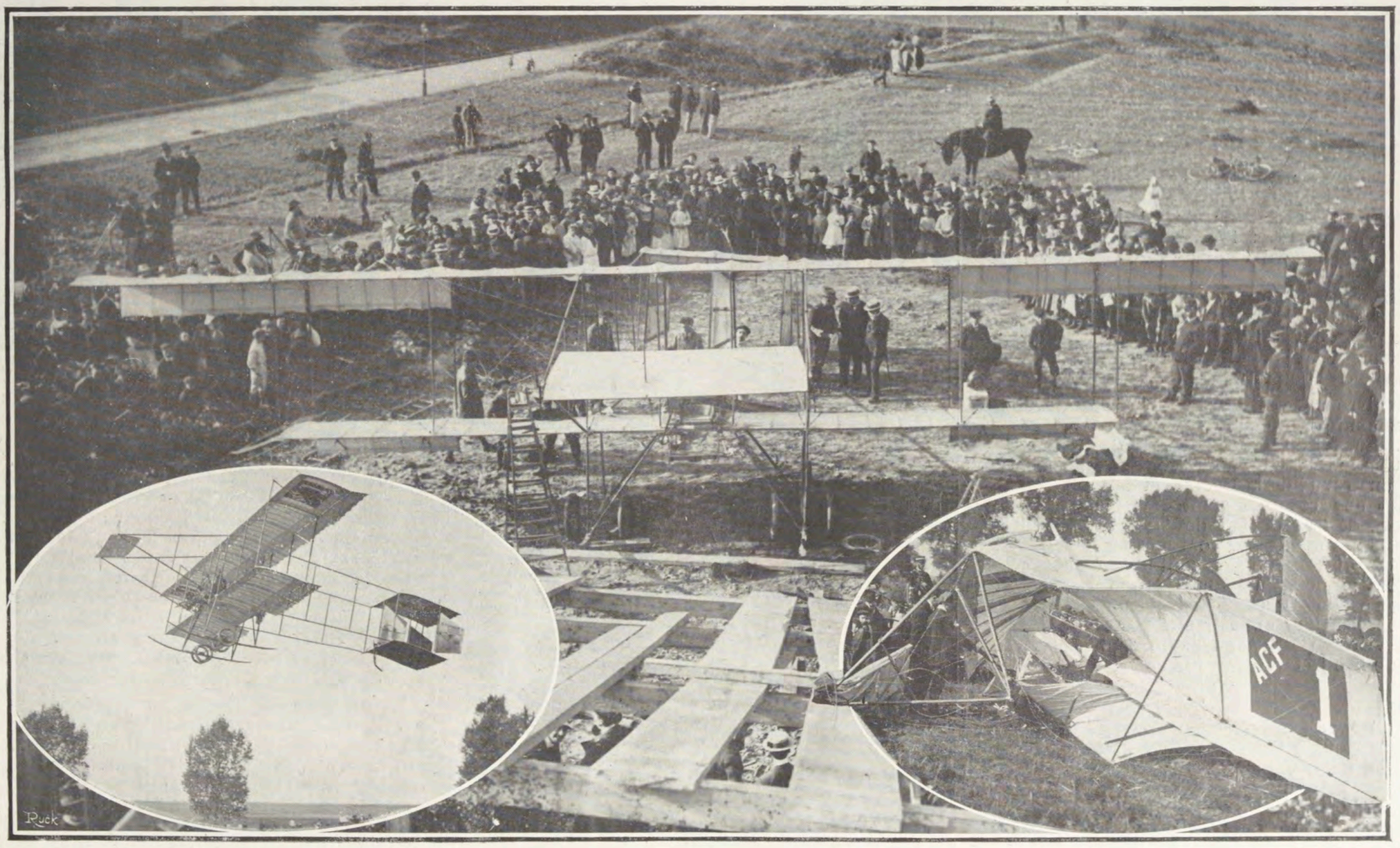
Couverture : Pile game, coq de combat anglais.
— S. M. Alphonse XIII jouant au polo.
Au grand air..... CUNISSET-CARNOT.
Des meilleurs chiens de chasse à courre..... L. DE VALLANDRY.
Au golf de Deauville..... J. MORTON.
Le Concours hippique du Touquet.
Les cadrans solaires..... J.-C.-N. FORESTIER.
Coqs de combat..... RENÉ DE LA MESSELIÈRE.
Le château de Rochefort-en-Yveline..... LÉON GOSSET.
Le trotting en France et à l'étranger..... J. MORTON.
Le chenil de Virelade..... F. DE MAULÉON.
Fleurs d'automme..... BARONNE STAFFE.
Lapins d'amateur..... JULES MARIE.
Bloc notes de *Fermes et Châteaux*.
La vie pratique..... MYREILLE.

Photographies de notre envoyé spécial.

LA TENTATIVE PARIS-BRUXELLES

Loridan à Saint-Quentin.

Loridan qui, en compagnie de Fay, tentait le raid Paris-Bruxelles, était parti dimanche dernier d'Issy-les-Moulineaux à 6 heures du matin. A Oëstres, près de Saint-Quentin, il tombait dans un bouquet d'arbres.



Le second essai de Loridan.

Grâce aux pompiers et à des sportsmen de bonne volonté, on avait édifié un immense échafaudage, coupé une trentaine d'arbres pour sortir le biplan de sa position. Lundi, Loridan repartait, mais à 5 kilomètres de là, à Dallon, il capota ; par un hasard providentiel, il en fut quitte ainsi Fay pour une forte commotion. A gauche, le départ ; à droite, l'appareil après l'accident.

Photographies de nos envoyés spéciaux.

PARIS=BRUXELLES EN AÉROPLANE

Loridan et Fay.

Dans leur accident, Loridan et Fay se sont fortement contusionnés à la figure, mais leurs jours ne sont pas en danger.

L'accident de Mahieu.

Après une panne qui l'obligea à s'arrêter à Bagatelle, Mahieu repartit lundi matin. Il arriva à La Fère, puis au moment de repartir une aile effleurant le sol, l'appareil tomba sans que l'aviateur et son passager fussent blessés.

Notes financières

Les vacances sont à peu près terminées avec le mois de septembre, et l'on se prépare dès maintenant à la campagne d'automne qui va s'ouvrir sous de favorables auspices. En effet, la situation intérieure est parfaitement calme, et la situation extérieure ne laisse place à aucune inquiétude. Aussi escompte-t-on une période d activite féconde qui sera inaugurée prochainement par l'émission des 235 millions formant une tranche de l'emprunt de la Ville de Paris.

Nous suivrons avec soin les phases du développement économique auquel nous allons certainement assister. En raison des exigences du tirage d'une publication luxueuse, nous n'avons pas la prétention d'écrire une revue de la Bourse, et de présenter à nos lecteurs « une cote commentée »; mais nous nous efforcerons de leur donner des indications utiles sur les valeurs qui nous paraîtront mériter de retenir leur attention, soit au point de vue du placement, soit au point de vue des plus-values probables. Nous ne sommes pas des oracles, mais nos avis seront du moins consciencieux et ne présenteront d'autre mérite que d'ouvrir la porte à un examen plus complet de la part de nos lecteurs.

***

Parmi les valeurs qui nous paraissent présenter actuellement un intérêt particulier, nous citerons tout d'abord la *Rente française*. L'ajournement de l'impôt sur le revenu et la tranquillité qui règne en France permettent de prévoir qu'elle va de plus en plus se rapprocher du pair.

Les *Fonds russes* apparaissent comme devant bénéficier de la perspective d'un emprunt. Cette opération semble maintenant très probable, et le produit de cet emprunt 4 o/o servirait à la conversion des rentes 5 o/o 1906 et 4 1/2 % 1909.

Les *obligations du Crédit Foncier* représentent toujours, comme valeurs de placement, une parfaite sécurité, et les chances de lots permettent d'y ajouter la possibilité d'un gain. Elles doivent avoir leur place dans les portefeuilles.

Les *Etablissements de Crédit français* préparent de nombreuses émissions qui auront une répercussion favorable sur leur dividende. Les plus-values déjà acquises ne marquent pas une limite, et seront, au contraire, certainement augmentées.

Il est aussi des établissements de crédit, soit étrangers, soit français, fonctionnant à l'étranger, dont les titres sont intéressants pour les capitalistes. Nous citerons : la *Banque de l'Union de Moscou*, constituée par la fusion des trois grandes banques russes, elle est en excellent accord avec le gouvernement, compte 82 succursales, a donné 7 o/o dès le premier exercice, et a vu, en seize mois, ses dépôts augmenter de 73 o/o. Les actions qui sont aux environs de 800 francs suivront le développement des affaires de la banque, favorisé par la situation politique et par l'abondance des récoltes en Russie.

Nous nommerons encore la *Banque d'Athènes*, dont les actions ne sont certainement pas à leur prix, puisqu'au cours actuel de 127 francs environ, le dividende de Drs. 9. représente 7,20 o/o. C'est la crise politique en Grèce qui a influencé les cours, et maintenu cette valeur à un taux aussi avantageux pour l'acheteur. Mais l'amélioration de la situation politique, le progrès constant des affaires sociales et l'extension des succursales, surtout en Egypte, sont de nature à élever rapidement le prix des actions de la Banque d'Athènes.

Nous signalerons encore la *Banque Espagnole de Cuba*, qui fut une banque d'émission jusqu'à la fin de la domination espagnole, et qui, banque privée depuis cette époque, a constamment distribué des dividendes dont la moyenne, pour les six dernières années, est de 6,35 o/o. L'exercice en cours s'annonce comme devant donner des bénéfices supérieurs à ceux de l'an dernier. En outre, cet établissement vient d'obtenir la concession du Crédit Foncier Officiel à Cuba. Nous croyons savoir qu'en France la Banque française et la Banque de l'Union Parisienne prêteront leur concours à cette création. Au taux actuel de 508 francs, le revenu de l'action serait de près de 6 o/o.

Dans un ordre d'idées différent, nous indiquerons comme une valeur dont la plus-value suivra les rendements croissants de la *Société financière des Caoutchoucs*. L'exercice actuel, qui ne prendra fin que le 31 décembre, s'annonce comme devant donner d'excellents résultats.

Enfin, nous ajouterons à cette liste très incomplète les obligations 3 3/4 o/o de la *Compagnie Parisienne d'Electricité*, qui, au cours de frs 375, représentent un revenu de 4 o/o.

***

Le Mexique vient de célébrer, dans une série de fêtes magnifiques, le Centenaire de son Indépendance. Cette commémoration a été une occasion pour les nombreux étrangers qui y ont assisté de se rendre un compte exact des progrès immenses accomplis à tous les points de vue, et en particulier au point de vue économique, par la République mexicaine, sous la longue et féconde magistrature du général Porfirio Diaz, aidé de M. Limantour, ministre des Finances, qui a su donner une si énergique impulsion à l'activité nationale. Le Président a pu dire, dans l'un des discours qu'il prononça au cours des différentes réceptions, que les ambassadeurs de retour dans leur pays rendraient certainement justice à une situation florissante, et constateraient l'accueil que reçoivent les étrangers venus en foule pour chercher du travail ou faire fortune. « Le Mexique, a ajouté le général Diaz, s'efforce d'être pour eux une seconde patrie, et leur accorde hautement protection et appui. »

La France a été dignement représentée à ces fêtes par une Ambassade extraordinaire, et s'est cordialement associée à la célébration de ce grand anniversaire national. La presse a été unanime à constater combien la part prise par notre pays à ces cérémonies avait resserré les liens d'étroite amitié qui unissent les deux nations, et auxquels s'ajoutent les intérêts communs nés de relations industrielles et économiques.

Ces circonstances attirent en ce moment l'attention sur ce beau pays de si grand avenir, et nous parlerons prochainement de quelques-unes des entreprises qui s'y développent et qui peuvent intéresser le public français.

G.-E. Janin.

Imprimerie de *La Vie au Grand Air*. Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.